

(N. 317)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Marina Mercantile**

(EVANGELISTI)

di concerto col **Ministro di Grazia e Giustizia**

(MORLINO)

e col **Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale**

(SCOTTI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L'8 OTTOBRE 1979

Integrazione dell'articolo 325 del codice della navigazione, riguardante la retribuzione dei marittimi

ONOREVOLI SENATORI. — Con il recente accordo collettivo le organizzazioni sindacali dei marittimi e degli armatori pubblici e privati hanno cercato di adeguarsi ad alcuni principi ed indirizzi espressi, anche in funzione dell'attuale stato di emergenza, dagli organi costituzionali dello Stato (Parlamento, Governo) e accolti dalla Federazione unitaria delle confederazioni sindacali, dalla Confindustria e dall'Intersind.

Scopi qualificanti della contrattazione sono stati:

a) semplificare la struttura della retribuzione mediante l'assorbimento e la ripartizione delle molteplici competenze previste dai precedenti contratti collettivi nel salario ed in una speciale onnicomprensiva « indennità di navigazione »;

b) garantire l'applicazione integrale della normativa elaborata dalle organizzazioni sindacali nell'intento di fornire ai marittimi un trattamento completo e non equivoco.

In relazione a tale ultima esigenza, è stata anche valutata la necessità di evitare difformi pronunce giurisdizionali, che, in contrastata applicazione di singole disposizioni contrattuali, potrebbero di fatto dare luogo a trattamenti diversi a fronte di eguali presupposti (come è già avvenuto, ad esempio, in materia di esodo agevolato) e più onerosi rispetto a quelli che le stesse organizzazioni stipulanti dei marittimi abbiano voluto concretamente pattuire.

Tale inconveniente trova probabilmente motivo nella tendenza ad eliminare ed attenuare le differenze tra la disciplina dettata

dal codice della navigazione per il contratto di arruolamento e quella posta dal codice civile per il contratto di lavoro di diritto comune, non adeguatamente considerandosi che il prevalere della normativa legale su quella contrattuale finisce per alterare il complessivo equilibrio proprio dell'atipico rapporto di lavoro di cui trattasi.

Va, in proposito, ricordato che, appunto per ricostituire questo equilibrio turbato da un'astratta considerazione del rapporto esistente tra disciplina legale e disciplina contrattuale in materia di trattamento di fine rapporto, la legge 31 marzo 1977, n. 91 (di conversione del decreto-legge 1° febbraio 1977, n. 12), ha modificato l'articolo 361 del codice della navigazione, chiarendo che, quando l'indennità è commisurata alla retribuzione stabilita nel contratto, s'intendono, in questa, comprese le indennità di carattere fisso e continuativo « a tal fine indicate dalle norme dei contratti collettivi di lavoro ».

Quanto all'indennità di navigazione comprensiva e sostitutiva di altre indennità preesistenti, essa è stata introdotta nel nuovo contratto al fine specifico di compensare il sacrificio che, a differenza degli altri lavoratori vincolati alla permanenza nel luogo di lavoro solo durante l'esecuzione della prestazione, i marittimi debbono affrontare con la permanenza continuativa a bordo, essendo tale permanenza condizione essenziale per essere in grado di fornire la prestazione durante il normale orario di lavoro.

Sebbene tra permanenza a bordo e prestazione sussista un nesso d'interdipendenza, è chiaro che, secondo la comune volontà dei contraenti, l'indennità di navigazione non intende compensare il servizio bensì la permanenza a bordo oltre i limiti di servizio,

vale a dire un « comportamento » accessorio (pur se necessario) e diverso rispetto all'impiego di energie fisio-psichiche (od allo stato di disposizione) nel quale si concreta la prestazione di lavoro. In base a tale differenza di destinazione le organizzazioni sindacali hanno chiarito in modo espresso:

a) che l'incidenza economica dell'indennità di navigazione è già stata dalle parti considerata nei singoli istituti, in vario modo, per legge o contratto, collegati alla retribuzione;

b) che, pertanto, di essa non si deve tener conto, in quanto estranea alla retribuzione, per la determinazione dei compensi per lavoro straordinario, festivo, notturno, per le ferie, i riposi settimanali e le corrispondenti indennità sostitutive, per le gratifiche, per le indennità di preavviso e di anzianità, eccetera.

L'indennità di navigazione introdotta nel nuovo contratto potrebbe perdere il suo significato ed essere interpretata quale elemento di retribuzione, operativo ad ogni effetto, se apposita norma (analoga a quella introdotta dalla legge n. 91 del 1977, ma che riguarda solo gli istituti connessi alla cessazione del rapporto) non fosse introdotta nel codice della navigazione.

Si ritiene, pertanto, opportuno proporre una modifica dell'articolo 325 del codice della navigazione contenente il rinvio alla contrattazione collettiva per quanto concerne la misura e le componenti della retribuzione.

Il presente disegno di legge era stato già portato all'esame del Parlamento nel corso della VII legislatura e viene riproposto nel testo risultante dall'atto Senato (VII legislatura) n. 1572.

DISEGNO DI LEGGE
—*Articolo unico.*

All'articolo 325 del codice della navigazione è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« La misura e le componenti della retribuzione sono determinate e regolate dalle norme dei contratti collettivi di lavoro ».